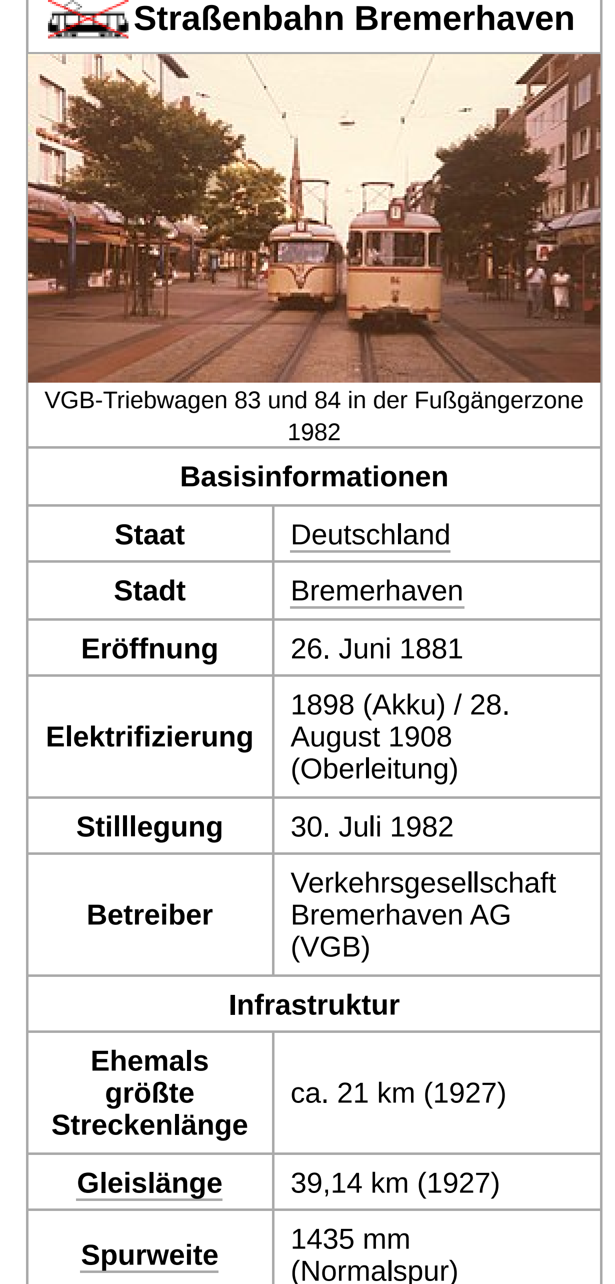
WIKIPEDIA

Straßenbahn Bremerhaven

Die **Straßenbahn Bremerhaven** verkehrte im Unterweserraum im Gebiet der heutigen Städte Bremerhaven und Geestland (nur Ortschaft Langen). Der Straßenbahnbetrieb begann 1881 mit einer normalspurigen Pferdebahn, die bis 1908 elektrifiziert wurde. Ab 1. September 1977 fuhr die Linie 2 nur noch an Werktagen tagsüber; in der übrigen Zeit verkehrte eine Autobuslinie 1.[1] 1982 stellte die Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG (*VGB*) schließlich ihre letzte Straßenbahnlinie auf Omnibusbetrieb um.



Straßenbahn Bremerhaven

VGB-Triebwagen 83 und 84 in der Fußgängerzone 1982

Basisinformationen	
Staat	Deutschland
Stadt	Bremerhaven
Eröffnung	26. Juni 1881
Elektrifizierung	1898 (Akku) / 28. August 1908 (Oberleitung)
Stilllegung	30. Juli 1982
Betreiber	Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG (VGB)
Infrastruktur	
Ehemals größte Streckenlänge	ca. 21 km (1927)
Gleislänge	39,14 km (1927)
Spurweite	1435 mm (Normalspur)

Inhaltsverzeichnis

Gründung

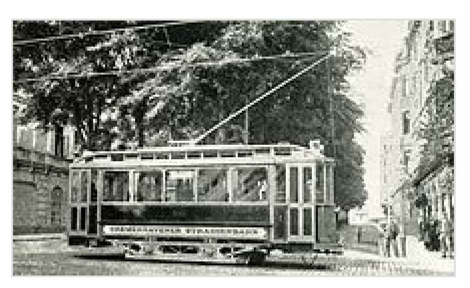
Der Bremer Unternehmer Heinrich Alfes beantragte 1879 die Konzession für eine Pferdebahn zwischen Lehe und Geestemünde. Gemeinsam mit dem Bremer Rechtsanwalt Wilkens und dem Bankier Loose gründete er daraufhin die *Bremerhavener Straßenbahn Aktiengesellschaft* mit einem Grundkapital von 450.000 Mark.[2] Am Sonntag dem 26. Juni 1881 fuhr zum ersten Mal die Pferdebahn vom Bahnhof Geestemünde zur Wurster Straße. Die Bremerhavener Straßenbahn verfügte damals über 14 Wagen, 50 Pferde und 30 Angestellte.

Schon im ersten vollen Geschäftsjahr 1882 wurden 846.944 Personen befördert.[3] Haltestellen gab es damals noch nicht. Man hielt die Pferdebahn durch Winken an und stieg ein. Die Bahnen fuhren zunächst nur eingleisig und mussten an Ausweichstellen auf entgegenkommende Wagen warten. Die Bremerhavener Straßenbahn wuchs schnell, sodass sie bald über 120 Pferde im Stall in der Wurster

Straße und 50 Pferde an der Grenze zu Wulsdorf verfügte. Richtung Wulsdorf fuhr 1891 die Bahn, nachdem sie auf der Georgstraße bis zur „Schweizerhalle“/Pferdebahndepot (heutige VBN-Haltestelle *Geestemünde-Süd*) verlängert wurde.

1892 nutzten insgesamt 1.303.478 Personen die Bremerhavener Straßenbahn. 1896 kam die Linie nach Speckenbüttel dazu und das Streckennetz wurde nach und nach zweigleisig ausgebaut.

Elektrifizierung



Straßenbahn-Triebwagen 56 um 1910

1898 fuhr eine Akkumulatorenbahn von der Karlsburg über die Kaiserstraße zur Haltestelle Rothersand; ab 1899 weiter bis zur Lloydhalle von 1897. Zehn Jahre später, am 11. August 1908, wurde das Straßenbahndepot Wulsdorf (heutiger Haltestellenname: *Wulsdorf Mitte*) in Betrieb genommen und am 28. August 1908 die elektrische Straßenbahn mit Oberleitungsbetrieb im innerstädtischen Bereich eingeführt. Die Streckenführung reichte nun bis Speckenbüttel, Wulsdorf und in den Fischereihafen, die Linien wurden mit 1 bis 5 bezeichnet. Am 2. September 1911 wurde die Linie 3 bis zum Kleinbahnhof der Niederweserbahn an der Weserstraße verlängert. Dieser Haltepunkt, in der Nähe der heutigen VBN-Haltestelle Deichhämme (Wulsdorf), wurde bis mindestens 1922 bedient.[4]

Weitere Entwicklung



Fahrplan

der

Bremerhavener Straßenbahn

15. November 1911 bis auf Weiteres.

Nachdruck verboten.

Verlag: Bremerhavener Straßenbahn.

Druck der Provinzial-Zeitung G. m. b. H. Bremerhaven.

Fahrplanheft von 1911 (mit Logo "Flügelrad" für elektr. Bahnen)

1920 beteiligten sich die Stadtverwaltungen von Bremerhaven, Geestemünde und Lehe mit dem Ankauf der Hälfte des Aktienkapitals an der *Bremerhavener Straßenbahn AG*. Am 3. Juni 1925 fuhr der erste öffentliche Omnibus auf der Linie Hauptbahnhof – Schiffdorf. Einen Monat später eröffnete die Reichspost die Omnibuslinie zwischen Dedesdorf und Wulsdorf, die später bis zum Hauptbahnhof geführt wurde.

1924 vereinigten sich die Städte Lehe und Geestemünde zur neuen Stadt Wesermünde und 1926 wurde die Gesellschaft in *Straßenbahn Bremerhaven-Wesermünde AG* umbenannt. Zum hundertjährigen Bestehen Bremerhavens im Jahre 1927 ergaben sich auch einige Veränderungen im Nahverkehr: Die Straßenbahnlinie wurde vom Bahnhof Langen bis Friedrichsruh weitergeführt. Die Gesamtgleislänge der Straßenbahn betrug jetzt 39,14 Kilometer. Mittlerweile waren 12 Omnibusse in Wesermünde gemeldet. Eine Omnibuslinie verkehrt seitdem bis nach Weddewarden. Am 17. August 1929 führte die Straßenbahn AG eine ständige Buslinie nach Spaden ein, im März 1931 (bis 1933) einen Motorbootsfährbetrieb zwischen Kanalbrücke und Fischereihafen.

1939 wurde die Stadt Bremerhaven nach Wesermünde eingemeindet, so dass der Betrieb folglich *Straßenbahn Wesermünde Aktiengesellschaft* hieß. Nachdem Wesermünde ab 1947 den Namen Bremerhaven trug, ist das Unternehmen in *Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG* (VGB) umbenannt worden.[5]



Linie 4, die „Fischbahn“

Im März 1949 waren die Straßenbahnlinien 1 bis 6 im Netz unterwegs; ergänzt durch eine Obuslinie und mehrere Omnibus-Zubringerlinien.[6]

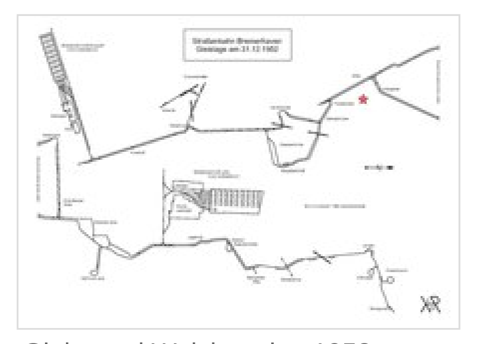
1952 ist das Gleisnetz recht umfangreich gewesen: Die Strecken nach Wulsdorf, in den Fischereihafen und in den Nachbarort Langen (heute zu Geestland gehörend) sind noch in Betrieb. Am Wulsdorfer Depot und am Debstedter Weg (Speckenbüttel) waren Gleisdreiecke vorhanden. Es gab 5 niveaugleiche Bahnübergänge im VGB-Netz *(siehe Gleisplan 1952* rechts). Ein Nachtverkehr umfasste mehrere Fahrten nach Mitternacht und wurde mit dem VGB-Fahrplan ab Dezember 1958 eingeführt: Am Wochenende fuhren die Straßenbahnlinien 2 sowie 3 und unter der Woche die Omnibus-Nachtlinie R (*siehe Fahrplan 1958* rechts*)*.



Hansa-Wagen auf Linie 2 auf der Alten Geestebrücke (1982)

Das Straßenbahnnetz bestand 1960 aus den Linien

- **2**: Stadtgrenze Langen – Lehe – Ernst-Reuter-Platz – Stadtmitte – Hauptbahnhof
- **3**: Bahnhof Lehe – Rotersand – Stadtmitte – Weserlust – Straßenbahnhof Wulsdorf (heutiger Haltestellen-Name: Wulsdorf Mitte)



Gleis- und Weichenplan 1952

Nachtverbindungen 1958

Von der Weserlust und nachmittags ab Hbf zur Halle IX im Fischereihafen fuhr die Linie 4. Sie wurde bereits am 31. August 1959 eingestellt. Seit dem 1. September 1959 bedienen nur noch Omnibusse den Stadtteil. Der Südast der Linie 3 nach Wulsdorf fiel 1960 dem Umbau der Fischereihafenrampe (Weserlustbrücke im Zuge der Bundesstraße 6) zum Opfer. Im Fahrplan von 1961 fand abends und am Sonntagvormittag ein Schienenersatzverkehr mit den Linien 5/6 auch zum Bahnhof Lehe statt.[7] Vom Hauptbahnhof zur Georgstraße fuhren die Bahnen durch die enge Buchtstraße, in der Gegenrichtung über die breitere Grashoffstraße. In den 1960er Jahren wurde das Gleis in der Buchtstraße durch ein zweites in der Grashoffstraße ersetzt. Ab November 1966 ist der Verkehr der Linie 2 in der Uhrzeigerrichtung aufgegeben worden (erst 1964 nach der Stilllegung der Linie 3 eingeführt). Von der Alten Geestebrücke fuhren die Bahnen nur noch durch die Borriesstraße zum Elbinger Platz und von dort über die Georg- und Grashoffstraße zum Hauptbahnhof. In die Einbiegung zur Friedrich-Ebert-Straße war ein Ausziehgleis eingebaut (als Ersatz für das ehemalige Überholgleis in der Haltestellenanlage Hbf, siehe in Grafik „Gleisplan 1952“ rechts).

1964 wurde die Linie 3 auf dem verbliebenen Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Lehe eingestellt. 1964 fuhr auch die Hafenfähre im Kaiserhafen zum letzten Mal.[8] Die Hafenbarkassen wurden ab 1. Januar 1965 durch die Buslinie 14 ersetzt.[9]

Einstellung

Der Straßenbahnbetrieb wurde am 30. Juli 1982 eingestellt und durch Dieselbusse ersetzt. Die Fahrgastzahlen haben sich zwischen 1980 und 2014 von 20,7 Millionen[10] auf 13,0[11] Millionen reduziert.



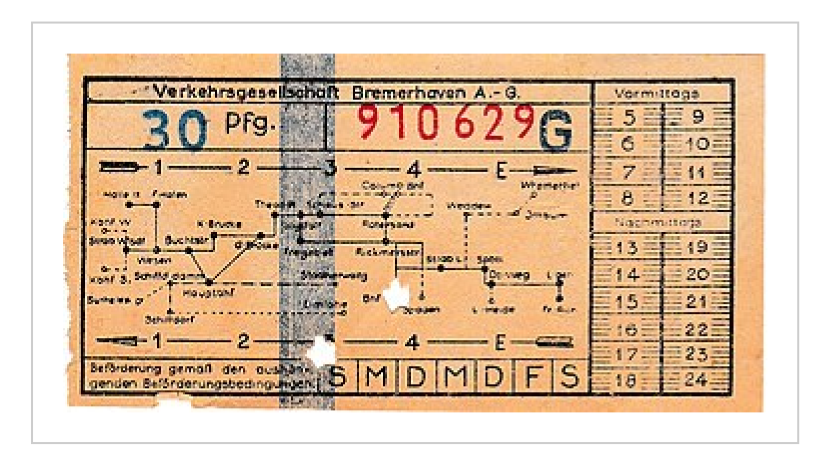
Letzte Fahrt der 3 nach Lehe

Fahrzeuge

Die bei der Betriebseinstellung neuesten Fahrzeuge waren die 1968 gebauten Hansa-Kurzgelenkwagen. Es gab fünf Triebwagen (Nr. 80 bis 84) und fünf dazugehörige Beiwagen (Nr. 218 bis 222). Diese Wagen wurden nach Einstellung des Betriebs an die Straßenbahn Bremen abgegeben. In den Jahren 1995 bis 1998 wurden sie an die Straßenbahn Timișoara in Rumänien weitergereicht. Alle fünf Triebwagen sowie drei Beiwagen befanden sich dort bis mindestens 2009 im Einsatz.

Von den übrigen bei Stilllegung noch vorhandenen Fahrzeugen wurden einige ins Hannoversche Straßenbahn-Museum in Wehmingen gebracht. Der *Verein Bewahrung der historischen Werte Bremerhavens e. V.*[12] hat von dort 2010 die Wagen 71 (Baujahr 1950, kam 1955 von Opladen nach Bremerhaven) und 79 (Baujahr 1957, kam 1967 von Offenbach nach Bremerhaven) zurückgekauft und bis zu einer Aufarbeitung im Bahnhof Heinschenwalde[12] abgestellt. 2012 folgte der Offenbacher Anhänger Nr. 216.

Mit dem Triebwagen 7 (Nordwaggon, 1908) ist noch ein Zweiachstriebwagen in Bremerhaven erhalten. Bis 1948 trug er die Wagennummer 58; anno 1977 anlässlich des Stadtjubiläums wurde er auf dem Theodor-Heuss-Platz als Caféwagen eingesetzt. Anschließend war er unter anderem im damaligen BVV-Museum bei den Stadtwerken (Hansastraße) zu sehen, von 2007 bis 2014 in der Ausstellung *Modellstadt Bremerhaven*. Kurzfristig im Busbetriebshof der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG untergestellt, steht er seit Oktober 2015 in der Flohmarkthalle Rotersand.[13]



„Fahrschein mit Netz der VGB 1955“



„Offenbacher“ am Hauptbahnhof



Heinschenwalde (2019)



Museumswagen auf dem Gelände der Stadtwerke Hansastraße (1982)

Planungen für die Wiedereinführung der Straßenbahn

1998 legte der Verkehrsclub Deutschland (VCD) ein Konzept zur Wiedereinführung der Straßenbahn auf den Hauptachsen in Bremerhaven vor.[14] Die Bremerhavener Stadtverordnetenversammlung beschloss daraufhin 1999, dieses Konzept gutachterlich prüfen zu lassen. Das beauftragte Ingenieurbüro *TransTec Transport und Technologie Consult GmbH* aus Hannover kam 2000 in seiner *Machbarkeitsuntersuchung zur Wiedereinführung einer Straßenbahn in Bremerhaven* zu dem Ergebnis, dass „die Einführung eines Straßenbahnsystems in Bremerhaven aus finanzieller und verkehrspolitischer Sicht generell zu rechtfertigen ist.“[15] Eine Realisierung des Projektes fand keine Mehrheit.

2013 veröffentlichte der VCD ein aktualisiertes Konzept zur Wiedereinführung einer Straßenbahn in Bremerhaven unter wissenschaftlicher Beratung des Verkehrsplaners Christoph Groneck. Dieses Konzept sieht eine die Stadt erschließende Nord-Süd-Straßenbahnlinie von Leherheide nach Wulsdorf inkl. eines Streckenastes in den Ortsteil Grünhöfe vor. Im Ergebnis einer öffentlichen Veranstaltung mit dem Verkehrs- und Stadtplaner Hartmut Topp, der eine Standardisierte Bewertung einer neuen Straßenbahn für Bremerhaven empfahl[16], nahm die seit 2019 in Bremerhaven regierende SPD/CDU/FDP-Koalition eine entsprechende Untersuchung als Programmpunkt in ihren Koalitionsvertrag auf.

Im März 2022 beschloss der Bremerhavener Bau- und Umweltausschuss die Vergabe eines Gutachtens, das den volkswirtschaftlichen Nutzen eines neuen Straßenbahnsystems für Bremerhaven im Rahmen einer Standardisierten Bewertung ermitteln soll.

Literatur

- Andreas Mausolf, Wilhelm Esmann: *Die Geschichte der Bremerhavener Straßenbahn*. 1990, ISBN 3-88255-215-8.
- Dieter Höltge: *Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland. Band 2: Niedersachsen/Bremen*. 2. Auflage. EK-Verlag, Freiburg 1992, S. 126–150.

Weblinks

Commons: Bilder der Bremerhavener Straßenbahn (https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Trams_in_Bremerhaven?uselang=de) – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- Bremerhavens Streckennetze seit 1881, Autor: Paul Homann (https://web.archive.org/web/20200828073447/https://bremerhavenbus.de/fileadmin/downloads/Bremerhavener-Streckennetze_v21.pdf) (PDF-Datei)
- Nahverkehr in Bremerhaven (http://www.nahverkehr-bremerhaven.de/) private Homepage
- Bremerhavener-Straßenbahn (http://www.bremerhavener-strassenbahn.de/index.htm): private Seite, Fahrzeuge, Geschichte
- Bremerhavens Nahverkehr, Chronik, Autor: Paul Homann (https://web.archive.org/web/20210316175325/https://busse-weser.org/download/Bremerhavens_Nahverkehr_Chronik.pdf): u. a. wird das Verkehrsnetz kurz vor der Betriebseinstellung beschrieben
- Frühe Dokumente zu Straßenbahn Bremerhaven (https://purl.org/pressemappe20/gnd/5295925-9) in den Historischen Pressearchiven der ZBW
- Verschiedene Fahrpläne Straßenbahn und Bus von 1916 bis 1997 (https://www.bremerhaven-strassenbahn.de/fahrplaene) auf der Seite *bremerhaven-strassenbahn.de*

Einzelnachweise

1. *VGB-Fahrplan 1977.* (https://web.archive.org/web/20201225213709/https://busse-weser.org/download/VGB-Fahrplan-1977.pdf) (PDF) Archiviert vom Original (https://redirecter.toolforge.org/?url=https%3A%2F%2Fbusse-weser.org%2Fdownload%2FVGB-Fahrplan-1977.pdf) am 25. Dezember 2020; abgerufen am 25. Dezember 2020.
2. Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG: 75 JAHRE BREMERHAVENER STRASSENBAHN, 26. Juni 1956, Festschrift, Seite 8
3. Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG: 75 JAHRE BREMERHAVENER STRASSENBAHN, 26. Juni 1956, Festschrift, Seite 15
4. *Fahrpläne der Bremerhavener Straßenbahn ab 1. November 1922 und ab 15. November 1925.*
5. *VGB-Fahrplan 1947.* (https://web.archive.org/web/20230323160926/http://www.fahrplaene.bremerhaven-strassenbahn.de/1947-Bremerhaven-timetable.pdf) (PDF; 16,9 MB) Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG (VGB), abgerufen am 18. Mai 2024.
6. *VGB-Fahrplan, gültig ab 01.03.1949, Inhaltsverzeichnis Seite 3.* (https://web.archive.org/web/20200625171724/https://busse-weser.org/download/VGB-Fahrplan-1949.pdf) (PDF) Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG, archiviert vom Original (https://redirecter.toolforge.or

g/?url=https%3A%2F%2Fbusse-weser.org%2Fdownload%2FVGB-Fahrplan-1949.pdf) am 25. Juni 2020; abgerufen am 25. Juni 2020.

7. *VGB-Fahrplan 1961.* (https://web.archive.org/web/20230323160926/http://www.fahrplaene.bremerhaven-strassenbahn.de/1961-Bremerhaven-timetable.pdf) (PDF; 32,1 MB) Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG (VGB), abgerufen am 18. Mai 2024.
8. Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG: *26. Juni 1881–26. Juni 1981 – 100 Jahre jung – Am Anfang war die Pferdebahn*, Seite 33
9. Nordsee-Zeitung, Bremerhaven (Hrsg.): *Busse ersetzen Kaiserhafenfähre*. 29. Dezember 1964.
10. Nordsee-Zeitung, Bremerhaven, vom 2. Juli 1981
11. *Bremerhaven in Zahlen, Ausgabe Nr. 11.* (https://www.bremerhaven.de/sixcms/media.php/94/Bremerhaven%2520in%2520Zahlen%2520Ausgabe%2520Nr.%252011.pdf) Magistrat der Stadt Bremerhaven, Bürger- und Ordnungsamt (91/8), Februar 2015, S. 7, abgerufen am 23. August 2024.
12. *Bremerhavener Strassenbahn.* (http://www.bremerhavener-strassenbahn.de/index.htm) Abgerufen am 8. März 2023.
13. *Alles, was sich dreht und blinkt.* (https://web.archive.org/web/20151107181250/http://www.radiobremen.de/fernsehen/buten_un_binnen/video80626-popup.html) Abgerufen am 18. Mai 2024.
14. *VCD Bremerhaven: Straßenbahn für Bremerhaven.* (http://www.heiko-jacobs.de/jacobs/vcdbrhv.html) Abgerufen am 8. März 2023.
15. TransTec Transport und Technologie Consult GmbH, S. 122, Hannover 2000
16. Christoph Bohn: *Gutachter rät: Straßenbahn für Bremerhaven prüfen.* (https://www.nord24.de/bremerhaven/gutachter-raet-strassenbahn-fuer-bremerhaven-pruefen-28276.html) 18. Mai 2019, abgerufen am 16. April 2022.

Normdaten (Körperschaft): GND: 5295925-9 | VIAF: 130861487